Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1215

27. 04. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/891 —

Eisenbahnstrecken von und nach Berlin

1. Wie sieht die Lösung für die Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin (SBV H/B) und die Stammstrecke der Lehrter Bahn im Trappenschutzgebiet Nennhausen/Buschow aus?

Im Großtrappenschongebiet wird die vorhandene eingleisige Stammstrecke zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

2. Welche Auswirkungen haben die Leistungsfähigkeits- und Geschwindigkeitseinschränkungen dieser Lösung?

Die Fahrzeit des ICE verlängert sich durch diese Lösung um rund fünf Minuten. Außerdem wird der Güterverkehr die Strecke nur in begrenztem Umfang nutzen können.

3. Wurden bei dieser Lösung Zukunftsoptionen (z. B. durchgehender viergleisiger Ausbau) berücksichtigt?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?

Die jetzigen Planungen zur Hochgeschwindigkeitsstrecke und zur Stammstrecke berücksichtigen als Option einen durchgehend viergleisigen Ausbau zwischen Stendal und Wustermark (einschließlich Großtrappenschongebiet).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. April 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Wie teuer sind die Maßnahmen zum Schutz der Großtrappen, und aus welchem Etat werden sie zu Lasten welcher Projekte finanziert?

Über die erforderlichen Schutzmaßnahmen finden z. Z. noch Abstimmungsgespräche zwischen der DB AG und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg statt.

Allein durch den Aufbau der u. a. vorgesehenen sieben Meter über Geländeoberkante hohen Erdwälle entlang der Trasse im Großtrappenschongebiet entstehen Mehraufwendungen in Höhe von ca. 70 Mio. DM. Die gesamten Mehraufwendungen für den Schutz der Großtrappen – insbesondere für landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen – werden derzeit unter Beachtung aller Einflußfaktoren ermittelt. Der endgültige Umfang der Schutzmaßnahmen wird abschließend durch den Planfeststellungsbeschluß festgelegt. Die Finanzierung dieser Schutzmaßnahmen erfolgt im Rahmen dieses Vorhabens.

5. Wie schnell wird nach Fertigstellung der SBV H/B auf den einzelnen Abschnitten gefahren werden können, und wie lang werden dann die Fahrtzeiten zwischen Berlin Zoologischer Garten und Hannover Hbf sowie nach Köln sein?

Nach der Fertigstellung der ABS/NBS Hannover–Berlin können in den einzelnen Abschnitten nachstehende Geschwindigkeiten gefahren werden

Hannover–Lehrte 160 km/h,

Lehrte–Wolfsburg 200 km/h,

Wolfsburg–Nennhausen 250 km/h,

Nennhausen–Buschow 160 km/h bzw. 200 km/h,

Buschow–Staaken 250 km/h.

Die Fahrzeiten zwischen Berlin Hbf und Hannover Hbf werden je nach Zugkonfiguration 108 bis 120 Minuten betragen; die Fahrzeiten Berlin Hbf.–Köln Hbf. werden dementsprechend zwischen ca. 260 und 295 Minuten betragen.

6. Wann wird die Eisenbahnstrecke Wolfsburg–Wedel–Braunschweig fertiggestellt sein?

Die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Fallersleben–Weddel–Braunschweig (Weddeler Schleife) erfolgt voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Mai 1998.

7. Welches sind die Gründe für den möglichen Zeitverzug gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung?

Die Ausweitung des Raumordnungsverfahrens im Zusammenhang mit den Straßenplanungen zu den BAB A 39 und A 2 führten zur Verzögerung um ca. ein Jahr.

8. Welche Fahrtzeiten werden nach ihrer Fertigstellung von Berlin nach Braunschweig, Kassel und Frankfurt/Main erzielt werden können?

Nach der Inbetriebnahme der Weddeler Schleife werden nach Angaben der DB AG nachstehende Fahrzeiten bei Führung über die Neubaustrecke Oebisfelde–Staaken erzielt:

Berlin–Braunschweig: 80 Minuten,

Berlin–Kassel: 160 Minuten,

Berlin–Frankfurt/M.: 240 Minuten.

9. Wann wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Braunschweig–Hildesheim fertiggestellt sein, und welches sind die Gründe für einen möglichen Zeitverzug?

Der zweigleisige Ausbau Braunschweig–Hildesheim ist Bestandteil der ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg. Der Abschnitt Braunschweig–Wolfsburg (Weddeler Schleife) ist im Entwurf zum Dreijahresplan als Zusammenhangsmaßnahme mit dem Projekt Hannover–Berlin enthalten. Der weitere Ausbau – auch des Abschnitts Braunschweig–Hildesheim – wird entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen vorgenommen.

10. Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Eisenbahnstrecke zwischen Helmstedt und Braunschweig für eine Geschwindigkeit von 140 km/h oder (abschnittsweise) 160 km/h herzurichten?

Für die Geschwindigkeitsanhebung auf 140 km/h bis 160 km/h in diesem kurvenreichen Abschnitt wären großräumige Linienverbesserungen im Bereich von Dämmen und Einschnitten mit umfangreichen Erdbewegungen erforderlich sowie die Sanierung des Oberbaues.

11. Warum wurden die Maßnahmen nicht beim Ausbau der Strecke Berlin–Magdeburg–Helmstedt vorgenommen, und wann werden sie durchgeführt?

Beim Ausbau der Strecke Berlin–Magdeburg–Helmstedt handelt es sich ursprünglich um eine Lückenschlußmaßnahme, deren Leistungsumfang sich auf den nicht elektrifizierten Abschnitt zwischen Berlin und Helmstedt beschränkte. Aus der Sicht der Bundesregierung besteht keine verkehrliche Notwendigkeit, die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Braunschweig und Helmstedt anzuheben, da der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Richtung Berlin künftig im wesentlichen über Braunschweig–Weddel–Wolfsburg geleitet wird. Die DB AG prüft derzeit Maßnahmen unter Ausnutzung der technischen Möglichkeiten und bei Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu kleinen Geschwindigkeitsanhebungen. Zur Zeit ist die Strecke, bedingt durch die Baumaßnahmen auf der ABS/NBS Hannover–Berlin, von Umlei-

tungszügen stark belastet, so daß eine Realisierung dieser Maßnahmen erst nach Abschluß dieser Baumaßnahme möglich wäre.

12. Wann werden jeweils die geplanten Ausbau- und Neubauabschnitte der Strecke Berlin–Halle/Leipzig–Nürnberg–München fertiggestellt sein?

1. ABS Berlin–Halle/Leipzig (VDE-Nr. 8.3)

   Bis Ende 1998 wird die Strecke weitgehend für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h und abschnittsweise für 200 km/h fertiggestellt sein. Die Fertigstellung für durchgehend 200 km/h ab Berliner Außenring wird für 2000/2001 angestrebt. Sie hängt wesentlich vom Fortschritt bei der Beseitigung der Bahnübergänge ab.

2. NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE-Nr. 8.2)

   Im Entwurf des Dreijahresplans ist für diese Strecke ein Mittelansatz vorgesehen, der einen möglichst frühzeitigen Baubeginn ermöglichen soll. Baubeginn und Fertigstellung des Projekts hängen u. a. vom Ablauf der planungsrechtlichen Verfahren ab.

3. ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE-Nr. 8.1)

   Im Entwurf des Dreijahresplans ist für die NBS Ebensfeld–Erfurt ein Mittelansatz enthalten, mit dem die Voraussetzungen für einen baldigen Baubeginn geschaffen werden. Zunächst soll der Neubaustreckenabschnitt Ebensfeld–Erfurt, danach der Ausbaustreckenabschnitt Nürnberg–Ebensfeld in Angriff genommen werden. Baubeginn und Fertigstellung des Projekts hängen u.a. vom Ablauf der planungsrechtlichen Verfahren ab.

4. ABS/NBS München–Ingolstadt–Nürnberg

   Der Baubeginn für die NBS Ingolstadt–Nürnberg war bereits im Jahre 1994. Die Fertigstellung ist aus derzeitiger Sicht für NBS im Jahre 2001 und für die ABS München–Ingolstadt im Jahre 2003 zu erwarten.

13. Welches sind die Gründe für einen möglichen Zeitverzug?

Aus der Sicht der Bundesregierung sind bei den o. g. Vorhaben noch keine Zeitverluste eingetreten. Es werden alle Anstrengungen unternommen, um in Abhängigkeit von der Erlangung des Baurechtes eine schnellstmögliche Fertigstellung der Projekte unter Beachtung der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Bundes zu erreichen.

14. Welche Fahrtzeiten werden nach der Fertigstellung von Berlin nach Halle/Leipzig, Nürnberg und München erzielt werden können?

Nach Fertigstellung der Ausbau- und Neubaustrecken zwischen Berlin und München werden nach Angaben der DB AG nachstehende Fahrzeiten erreicht:

Berlin (Lehrter Bahnhof)–Leipzig Hbf: 65 Minuten,

Berlin (Lehrter Bahnhof)–Halle Hbf: 65 Minuten,

Berlin (Lehrter Bahnhof)–Nürnberg Hbf: 175 Minuten (über Leipzig),

Berlin–Nürnberg Hbf: ca. 163 Minuten (über Halle),

Berlin–München Hbf: ca. 245 Minuten (über Leipzig),

Berlin–München Hbf: ca. 233 Minuten (über Halle).

15. Bei welchen anderen Eisenbahnstrecken von und nach Berlin (z. B. Projekte Deutsche Einheit und „Pilzkonzept Stufe 1") gibt es gegenüber der ursprünglichen Planung Zeitverzug, und worin liegt dieser begründet?

Aufgrund der Entscheidung der DB AG, statt der ursprünglich geplanten Sicherungstechnik die Strecke durch eine Betriebszentrale zu steuern, verzögert sich die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Magdeburg und Berlin von ursprünglich Ende Mai 1995 auf Dezember 1995.

Bei der Eisenbahnkonzeption Berlin werden bis auf den Lückenschluß Nordbahn voraussichtlich alle geplanten Termine eingehalten. Der Lückenschluß Nordbahn ist unter Berücksichtigung des absehbaren Finanzierungsrahmens für Schienenwegeinvestitionen nach 2002 möglich.

16. Bei welchen Vorhaben wurden warum welche Abstriche vorgenommen (z. B. Eingleisigkeit und Verzicht auf die Elektrifizierung bei der „Amerika-Linie" Berlin–Stendal–Uelzen–Bremerhaven)?

Die Bundesregierung hält am Ziel eines durchgehenden zweigleisig elektrifizierten Ausbaus der ABS Uelzen–Stendal fest.

Ende 1993 wurde auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ein stufenweiser Ausbau dieser Strecke beschlossen. Bis 1999 wird diese Strecke eingleisig elektrifiziert mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten. Die Gesamtfertigstellung ist abhängig vom Planungsstand und Baufortschritt entsprechend den finanziellen Möglichkeiten. Abgestimmt auf diese Ausbauplanungen wird die Kapazität der Strecke Langwedel–Uelzen durch Oberbaumaßnahmen, Verbesserung von Kreuzungsbahnhöfen und Elektrifizierung bis zum Jahre 1999 angepaßt.

17. Wann werden die Maßnahmen nunmehr jeweils fertiggestellt sein?

Ein konkreter Termin zur Fertigstellung der Zweigleisigkeit kann seitens der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt aus den o. g. Gründen nicht genannt werden.

18. Welche Auswirkungen auf den Eisenbahnausbau hat der Beschluß des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages, Finanzmittel in erheblichen Größenordnungen vom Schienenwegausbau zum Straßenbau zu verlagern?

Der Deutsche Bundestag hat – der Beschlußempfehlung des Haushaltsausschusses folgend – für Investitionen in die Schienenwege im Bundeshaushalt 1995 9 955,7 Mio. DM vorgesehen. Auswirkungen auf das Planungs- und Bauvolumen sind nicht zu erwarten, da der vom Bundestag beschlossene Betrag dem von der DB AG im Jahre 1995 realisierbaren Volumen entspricht.

19. Wann wird voraussichtlich der Wiederaufbau der Eisenbahnstrekken des Pilzkonzepts Stufe 2 – z. B. die Potsdam-Berliner Stammbahn, der Berliner Innenring (BIR) oder die Kremmener Bahn – begonnen, und wann werden die einzelnen Strecken jeweils fertiggestellt sein?

Die o. g. Eisenbahnstrecken des Pilzkonzeptes Stufe 2 sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanes des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Diese Maßnahmen werden in Abhängigkeit vom Bedarf und der Wirtschaftlichkeit durch die DB AG realisiert. Konkrete Planungen existieren hierzu noch nicht.

20. Treffen Berichte zu, wonach die Realisierung des ICE-Bw Berlin–Rummelsburg verschoben wird?

Wenn ja, welche Gründe hat die Verschiebung, und welche Konsequenzen hat dies?

Informationen, wonach die Realisierung des Triebwagen-BW Berlin–Rummelsburg sich zeitlich verzögern soll, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, daß der Vorstand Anfang März 1995 Festlegungen zur Weiterführung der Planungen für dieses Betriebswerk getroffen hat.

21. Wo werden insbesondere zunächst die 60 ICE-2-Züge der SBV H/B abgestellt und gewartet, wo die weiteren ICE-2/2-Züge der Strekken Frankfurt/Main–Köln und Berlin–Halle/Leipzig–Nürnberg–München?

Die Abstellung und Behandlung von Triebzügen richtet sich nicht nach einer bestimmten Strecke sondern nach der jeweiligen ICE-Linie, die von ihnen befahren wird. Hierüber entscheidet der Vorstand der DB AG in alleiniger unternehmerischer Verantwortung. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind für die Behandlung und Instandhaltung der ICE-Züge die Standorte Hamburg, München und Berlin vorgesehen. In Berlin sind für die tägliche Behandlung 42 ICE-Triebzüge und für die Nachtabstellung 16 ICE-Triebzüge geplant.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333